



**Datum: 28 juni 2016**

**Onderwerp: Positie van de wegbeheerder ten aanzien van Probe Vehicle Data**

## Data van het voertuig naar de wegbeheerder

Nu data uit voertuigen steeds meer een rol gaan spelen bij het verkeersmanagement rijst de vraag wat de positie is van de wegbeheerder ten aanzien van deze data. De data die uit het voertuig komt wordt aangeduid als Probe Vehicle Data. Op de RWS-Corridor website wordt over Probe Vehicle Data het volgende vermeld:

'The Probe Vehicle Data services gathers anonymised sensor data (e.g. speed, braking force and weather conditions) from passing vehicles using secure ETSI G5 WiFi connection (WiFi-P), for use in traffic management. Obviously, relevant national and international security and privacy legislation will have to be considered.'

In feite wordt een definitie gegeven van de Probe Vehicle Data dienst en wordt ervan uitgegaan dat de PVD diensten geanonimiseerde data verzamelen. Maar hoe zit het in de fase ervoor. De wegbeheerder vangt aan de wegwijk een (CAM)bericht op. Wat mag de wegbeheerder met dit bericht? Bevat het bericht persoonsgegevens?

### Data zeggenschap

Het voertuig zendt, vrijwillig, een bericht uit waarin een aantal sensorgegevens van het voertuig zijn opgenomen. Deze gegevens worden verzonden in een zogenaamde Cooperative Awareness Message (CAM bericht). Dit bericht wordt met behulp van G5 Wifi-P technologie rondom uitgezonden. Het bericht is niet versleuteld, maar slechts voorzien van een mechanisme om de authenticiteit van het bericht (het bericht is afkomstig van het voertuig) vast te kunnen stellen. Het bericht kan echter door een ieder worden ontvangen en is bovendien niet versleuteld. Het lijkt logisch dat de bestuurder van het voertuig dat het bericht genereert, daarover ook in belangrijke mate de zeggenschap heeft. Daarbij speelt ook de vraag een rol of de bestuurder ervoor kan kiezen om de zender uit te zetten.

### Wegbeheerder

Vervolgens ontvangt het wegwijkstation van de wegbeheerder het bericht van het voertuig. De vraag is of de ontvanger, en specifiek de wegbeheerder als ontvanger het recht heeft om de informatie te gebruiken. In het algemeen zou dan moeten worden afgewogen of de bestuurder met het zenden van het bericht ook het recht op het gebruik van het bericht verleent. Als hij het verzenden uit kan zetten is dit duidelijker dan wanneer de bestuurder geen invloed heeft op de verzending. In beide gevallen ligt het overigens voor de hand dat het recht op de data bij de bestuurder blijft. Als het gaat om de wegbeheerder ligt het verlenen van het gebruiksrecht wellicht iets anders. Het voertuig rijdt op 'zijn' weg en ook de wegwijkstations bevinden zich daar. Het opgevangen bericht kan in dat geval worden verwerkt op grond van de wettelijke bevoegdheden van de wegbeheerder om informatie te verwerken in het kader van zijn wegbeheertaak. De wegbeheerder mag het ontvangen CAM bericht dus verwerken.

### Persoonsgegevens

Van de inhoud van het CAM bericht zal afhangen of het bericht ook persoonsgegevens bevat. Als dat zo is dan is een apart juridisch instrument nodig om ook deze gegevens te mogen verwerken.

### Rechtsgrond

Er is namelijk een rechtsgrond nodig, er van uitgaand dat er expliciete toestemming van de bestuurder is. Deze rechtsgrond zou gevonden kunnen worden in een privacyreglement dat door de wegbeheerder is vastgesteld en waarin de omgang met de persoonsgegevens conform de wettelijke bepalingen is vastgelegd. Daarmee wordt in ieder geval de eerste verwerking, het ontvangen van de persoonsgegevens, gelegitimeerd.



### *Anonimiseren*

Alvorens de data verder te verwerken is het verstandig deze te anonimiseren zoals ook de Corridor definitie veronderstelt. Daarmee zijn de gegevens van hun status persoonsgegeven ontdaan en kunnen zij vrijuit worden gebruikt voor wegbeheertaken.

### *Inhoud CAM bericht*

Zoals aangegeven bepaalt de inhoud van het CAM bericht in belangrijke mate of er sprake is van persoonsgegevens. Afspraken over het niet opnemen van identificerende gegevens van het uitzendende apparaat kunnen de verwerking buiten het bereik van de data protectie wetgeving brengen.

## Data van de wegbeheerder naar het voertuig

De wegkantstations kunnen ook worden gebruikt om gegevens van de wegbeheerder naar het voertuig te sturen. Bijvoorbeeld verkeers(veiligheids)informatie of gewoon een snelheidsadvies om files te vermijden. In deze situatie speelt datazeggenschap minder een rol. De informatie gaat naar de eindgebruiker. Wel gaat de aansprakelijkheid voor de data een belangrijke rol spelen, en in het verlengde daarvan ook andere aansprakelijkheden van de wegbeheerder.

### *Aansprakelijk voor informatie naar voertuigbestuurder ?*

Gerechtvaardigde verwachtingen van voertuigbestuurders maken de wegbeheerder aansprakelijk voor de juistheid van de informatie richting voertuigbestuurder (zorgvuldigheidsnorm). Wanneer de wegbeheerder zou voorschrijven dat zelfrijdende auto's gebruik moeten maken van een bepaalde dataset van de wegbeheerder, dan moet de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder moeten worden aangenomen voor geschiktheid van deze dataset om de zelfrijdende auto veilig en vlot te laten navigeren. Aansprakelijkheid voor informatie naar voertuigbestuurder heeft twee dimensies; deze worden hierna kort besproken.

### *Aansprakelijk voor wegkant-ICT ?*

Wegbeheerder is risico-aansprakelijk voor het juist functioneren van de wegkant-ICT én in beginsel ook voor eventuele storingen in de centrale ICT die de wegkant- ICT aanstuurt. Bij een aanval van hackers op de centrale ICT en/of de wegkantapparatuur of bij een blikseminslag zal beoordeeld moeten worden of de beveiliging hiertegen van een niveau is dat redelijkerwijs verwacht mag worden.

### *Aansprakelijk voor data wegkant-ICT ?*

Wanneer de boodschap vanuit wegkant-ICT onjuist is omdat de daarvoor gebruikte data onjuist (verwerkt) is, is de wegbeheerder eveneens aansprakelijk. Dit geldt ook in geval de wegbeheerder de data afneemt van een dataprovider helemaal indien de onjuiste data door of voor de wegbeheerder ingewonnen wordt. Meer bepaald gaat het er dus om of de wegbeheerder onvoldoende zorgvuldig omgegaan is met de data gelet op het doel daarvan: juiste communicatie met voertuigbestuurders.

### *Wanneer minder snel aansprakelijk voor wegkant-ICT en data wegkant-ICT?*

Toenemende samenwerking tussen auto-industrie en wegbeheerders leidt geleidelijk naar de facto of formele standaarden, voor zowel het domein van datakwaliteit als van communicatie V2V en V2I. In dat geval zorgt de auto-industrie voor de voertuigkant en de wegbeheerder voor de wegkant.

Door deze standaardisatie mag men verwachten dat de foutkans af zal nemen en dus ook het risico van aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

Eerst moet worden vastgesteld, door wegbeheerder te stellen en te bewijzen, dat er van inbreuk op sprake is op de garanties van de wegkant-ICT provider, c.q. de centrale ICT-provider, c.q. de dataprovider uit zijn overeenkomst met de wegbeheerder. Vervolgens komt de wegbeheerder dan toe aan het vorderen van een schadevergoeding.

Ingeval een dergelijke overeenkomst een vrijwaringsclausule bevat, hoeft de wegbeheerder niet eerst een inbreuk, een wanprestatie, te bewijzen. Het stellen van feiten en omstandigheden die schade opleveren onder verwijzing naar de vrijwaring volstaat in zo'n geval.